MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.**
Telefon Vester 312 x.

Nr. 17. **Lørdag den 18. August 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Automobil-Bacillen.

Epokegørende amerikansk Opdagelse.

Man vil erindre, hvorledes Hs. Ekscellence Justitsminister Alberti *ved at gennemlæse adskillige inden- og udenlandske Dagblades Sensationsberetninger var kommen til den faste Overbevisning, at alle de, eller dog de fleste, som kom op at køre i et Automobil, blev overfaldet af en ny og hidtil ukendt Sygdom, som Ministeren gav det træffende Navn „Automobilkuller".*

Efter Ministerens Udsagn var de vigtigste Kendetegn paa denne nye Sygdom følgende:

en vanvittig Lyst til at køre med Hastighed, større end den lovbefalede, og paa Veje, f. Eks. Strandvejen, der er lukket for Automobilet;

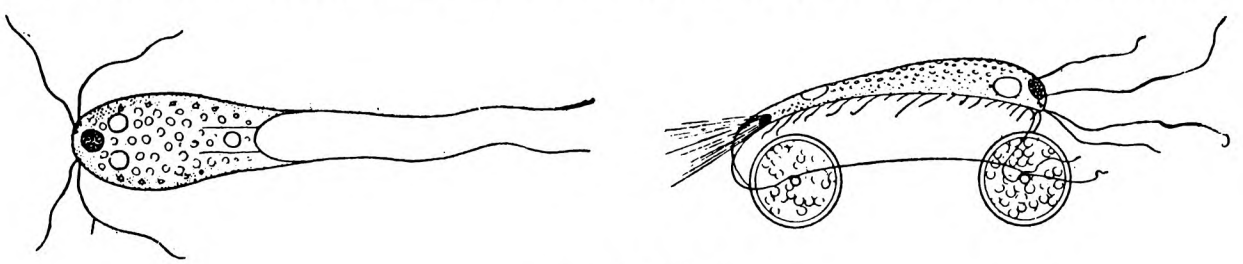
en udpræget Tørst — eller rettere sagt Blodtørst — efter andre levende Væsner, særlig Mennesker og Hunde;

en grænseløs Foragt og Ligegyldighed for de af de danske Myndigheder udarbejdede velvise, ja ligefrem geniale Love for og navnlig Forbud mod Automobilkørsel; og endelig

en næsten fiks Forestilling om, at Automobilerne er brillante Køretøjer, som hører vor Tid og vor Slægt til og som arbejder sig frem, trods alle Forbud og alle Hindringer.

Dengang fik vi ikke mere at vide af Ministeren. Om Aarsagerne til den gaadefulde Sygdoms Opstaaen udtalte han sig ikke og af Midler til dens Helbredelse kendte han egentlig kun et: nemlig det præventive, slet ikke at køre i Automobil. De af hans Medborgere, som ikke vilde rette sig efter denne Recept, mente han nok at kunne kurere ved Hjælp af klækkelig høje Bøder, og i meget haarde Tilfælde, ved Hjælp af nogen Tids Afsondring fra Omverdenen og smal Kost.

Nu kender vi ikke den højtærede Ministers Forbindelser i Udlandet og ved altsaa ikke, om han gennem dem har ladet den af ham opdagede nye Sygdom nærmere undersøge, eller om maaske hans dybsindige Udtalelser i den danske Rigsdag er blevet trykt paa flere Sprog, spredt over hele Verden og derved har fremkaldt en genial Tanke i en modtagelig Sjæl, men vi ved, at det amerikanske Fagskrift „TIRE AND MOTOR" i sit sidste Nummer har gjort Verden den sensationelle Meddelelse, at



Automobil-Bacillen.

det er lykkedes en af dets Medarbejdere, Mr. Pearson, *ikke blot at finde og isolere, men endog at fotografere den Bacille, som er Aarsag i den af den danske Minister paaviste Sygdom.*

Vi bringer ovenstaaende et Par Billeder af Bacillen — selvfølgelig meget stærkt forstørrede — som Opdageren har givet Navnet: **„Pyriplektoskoris Pearsonii".** *Det ene viser Mikroben død, medens det andet viser den i Færd med at angribe de røde Blodlegemer.*

Opdageren, som nøje har studeret Bacillens Levevis, fortæller, hvorledes den med sine lange yderst bevægelige Føletraade suger sig fast til fire røde Blodlegemer, hvorefter den benytter dem som

Hjul og farer gennem Patientens Legeme med en Hastighed, der langt overskrider de lovbefalede 30 Km. i Timen — og det endog om Natten og uden Lygte og Nummer!

Da Mikroberne formerer sig ganske uhyre, forstaar man let, at Blodet i Løbet af kort Tid er aldeles opfyldt af disse uendelig smaa Automobiler, og at den rene „Automobilkuller" maa blive den umiddelbare Følge heraf.

Man kan sige sig selv, at denne Opdagelse har vakt den allerstørste Opmærksomhed — især i Amerika, hvor den først blev offentliggjort. Alle Verdens berømte Bakteriologer er for Tiden fuldt optaget af at studere den sælsomme nye Mikrob og ivrig paa Jagt efter at finde et virkningsfuldt Serum mod Sygdommen.

Den oprindelige Opdager, Mr. Pearson, *har selv meddelt, at han ved at krydse to andre Arter af Bakterien sammen, har fremstillet en Mikrob, som er kraftig og graadig nok til at tilintetgøre* **Pyriplektoskoris.** *Denne Meddelelse er dog bleven mødt med Vantro fra flere videnskabelige Selskaber.*

Mere Tillid synes de Forsøg at vække, som foretages paa Laboratoriet i Paris af en meget berømt Specialist, som endnu ikke ønsker sit Navn offentliggjort. Denne Lærde gjorde den Iagttagelse, at der findes adskillige Mennesker, baade Fodgængere og Hestekuske, som har en udpræget Aversion — hvad Lægerne kalder Idiosynkrasi — mod Automobilerne. Han kom nu paa den Tanke at indpode Renkultur af **Pyriplektoskoris** *paa nogle af disse Personer — og Resultatet svarede til Forventningerne. Forsøgsindividerne fik et ganske let Anfald af Sygdommen, der iøvrigt kun viste sig ved, at de skiftede Meninger og udlod sig med Ytringer som:*

„Automobilerne er praktisk anvendelige Køretøjer", „Automobilet er Fremtidens Køretøj", „Automobilerne bør have lige saa megen Ret til at færdes paa Gader og Veje, som andre Køretøjer" osv.

Derefter tog han Lymfe af disse indpodede Forsøgsindivider og indsprøjtede den i Aarene paa flere Automobilister, som var saa haardt angrebne af „Automobilkulleren", at man havde frataget dem Køretilladelserne. Saa fik de Kørekortene tilbage og man slap dem løs paa Landevejen.

Ganske vist har Forsøgene ikke varet saa grumme længe, men de behandlede Patienter har dog nu tilsammen tilbagelagt adskillige Tusinde Kilometer, uden at de en eneste Gang har overtraadt Automobilloven eller undladt at vise al den Hensynsfuldhed og Forsigtighed, som man med Rette maa kræve af en Automobilist.

Der er derfor god Grund til at anse disse Forsøg som vellykkede og at haabe, at man nu engang for alle har sat en Stopper for de Overdrivelser, som hidtil har været Automobilismens største Fjende.

Vi beklager naturligvis, at det ikke blev vor egen danske Minister, som fik Æren af fuldtud at opklare den af ham med saa megen Genialitet paaviste Sygdom. Han faar at trøste sig med, at Navnet Alberti *ved Siden af* Pearson *og saa eventuelt Navnet paa den endnu ubekendte franske Videnskabsmand til evige Tider vil lyse i Automobilismens Historie. —*

Automobilisterne selv er naturligvis begejstrede over Opdagelsen. Thi nu, da det er konstateret, at der er en Sygdom og at den fuldtud og med største Lethed lader sig helbrede, vil intet fornuftigt Menneske længer stille Krav om Indskrænkninger og Forbud mod Automobilkørsel.

Syge straffer man ikke; man helbreder dem!

Maatte hin amerikanske Opdagelse, foranlediget — eller ikke — af en dansk Ministers ihærdige Arbejde for at fremme sit Lands Formaal og Tarv vorde Varslet om den **endelige Oprindelse af den danske Automobilismes Ære.**

FRITZ SCHMITTO.

Der var engang — --

Et lille sandfærdigt Eventyr.

Der var engang et yndigt lille Land; Markerne stod fulde af gyldent Korn, Høet taarnede sig ved Høstens Tid i store Stakke, og Kvæget stod i Græsset over Knæ. Landevejene vare dejlige og brede, og førte gennem smukke Landskaber og svale Skove. Kort sagt, det var et lille paradisisk Land, og det var saa fredeligt, at Rygtet gik, at man kunde lade Guldsmykker ligge paa alfar Vej, uden Frygt for, at nogen skulde taget det.

Landets Indbyggere vare forsigtige, langsomme og sindige Folk. De kørte altid med Stude, og deres mest yndede Valgsprog var, at Hastværk var Lastværk. De rejste meget sjældent, og Følgen var, at Landevejene næsten altid stod tomme.

Landets Konge var en meget folkekær Mand, og hans Ministre vare valgte af Folkets Midte; de modtog Folkets Klager og Bønskrifter, lyttede til Folkets Røst og gjorde, som Hoffet ønskede.

Saa kom der en skønne Dag en Anarkist kørende paa en Helvedesmaskine; han for af Sted henad Landevejen og tværs igennem Byerne med en hidtil ukendt, rent ud sagt svimlende og navnlig uforsvarlig Fart; Maskinen eksploderede hvert Øjeblik, øjensynlig til stor Fare for sine Omgivelser, hvæsede og spruttede i et væk. Den vanvittige standsede først i Hovedstaden.

Hele Landet kom i Oprør! Bavnen lyste og Budstikken fløj, og snart naaede Budskabet om alle de mange rædselsfulde Ulykker, som kunde være skete, Regeringens Øren. Ministrene blev slagne af Rædsel, det fortælles endog, at den aller tykkeste af dem alle blev saa perpleks, at han kom til at regne Aarstallet med i Salæret paa en Sagfører-Regning, han netop sad og udarbejdede.

Den frække Fredsforstyrrer blev øjeblikkeligt arresteret, og Ministrene samledes for at drøfte det vigtige Spørgsmaal. „Saadan en Anarkist og Forbryder burde uskadeliggøres", mente den ene. „Det manglede jo bare, at Freden nu skulde forstyrres, saaledes at man ikke en Gang mere kunde faa Lov til at gaa og sove paa Gaden!" Den tykke Minister var den ivrigste af dem alle; han udviklede for sine Kolleger, hvilken Fare der laa for det blomstrende Landbrug i, at slige Helvedesmaskiner blev slupne løs paa Landevejene.

Køerne vilde jo uden Tvivl, ved Synet af en saadan Maskine blive saa forfærdede, at de malkede sur Mælk, saaledes at hele Landets vigtigste Indtægtskilde, Smøreksporten, vilde blive ødelagt med det samme; alle Hestene maatte jo, vilde af Rædsel, rive sig løs og nedtrampe de bugnende Agre; Høns og andet Fjerkræ vilde blive dræbte af Lufttrykket naar Helvedesmaskinerne eksploderede forbi i deres vanvittige Fart; men først og fremmest frygtede han for, at det mest af alt vilde gaa ud over Landets Stolthed, Landbefolkningens mange og fine Racehunde.

Ministerraadet blev hurtigt enigt; den fælles Nationalfare samlede dem til hurtig Handling. Den fremmede blev anklaget for mangedobbelt Mordforsøg samt for Højforrædderi; han blev derefter idømt 200 Slag Knut, stillet i Gabestokken i 24 Timer til Skræk og Advarsel og senere indespærret i et Galehus.

Derefter blev Landet afspærret med en kinesisk Mur. Faren var ovre, man aandede befriet, — og sov videre.

Saaledes henrandt en lang Række af Aar.

Da kom en Dag en Udsending fra et af de mægtigste Nabolande paa Besøg. Han kom — o Rædsel, kørende paa en af disse Maskiner, som man jo een Gang for alle strengt havde forbudt. Men man turde ingenting sige, man turde jo ikke støde den mægtige Nabo. Og Gesandten undrede sig højligen over, at han ingen Automobiler (saaledes kaldte han sin Vogn) saa, og fortalte, at man i hans Land saa i Tusindvis af saadanne Vogne, samt at hans Land i Løbet af ganske kort Tid havde skabt sig en ny, vældig Industri, som bragte mange Penge til Landet. Bevares, man turde jo ikke betvivle Hr. Gesandtens Ord; man nøjedes med at smile behersket og overbærende.

Gesandten rejste, men man huskede alligevel hans Ord. Det var i de sidste Par Aar gaaet lidt skidt med Landbruget — og hvis man nu kunde tjene Penge paa disse nye Vogne? — —

Man nedsatte en Kommission, denne nedsatte et Udvalg, som udskilte et Underudvalg for at prøve Sagen, og drøfte Mulighederne for at tilvejebringe en ny Industri.

Det varede et Par Aar, saa kom Betænkningen: Man burde, for ikke at begaa nogen Uforsigtighed, prøve Sagen lidt i Praksis; man kunde jo, f. Eks. et Par Timer i Døgnet, aabne en bestemt Vej for disse Maskiner; dog maatte hertil føjes den Bestemmelse, at der skulde gaa en Mand med et

rødt Flag foran Vognen for at advare alle Vejfarende, samt burde den, som styrede Maskinen, gøres ansvarlig for alle de Ulykker, som indtraf i 2 Miles Omkreds. Naar Sagen havde været prøvet i Praksis i 6 Maaneder vilde Kommissionen da afgive en ny Betænkning. — —

Den berømte Historiker, hvis Beretning vi her har aftrykt, har paa dette Punkt af sin Fortælling afsluttet sit Manuskript; vi har da selv paa egen Haand, gennem en udsendt Korrespondent, søgt at faa Klarhed paa Kommissionens videre Resultater. Dette er — desværre — ikke helt lykkedes for os.

Alt, hvad vi har kunnet oplyse, er, at Kommissionens Betænkning 6 Maaneder senere gik ud paa, at Automobilet var et højst upraktisk og ubrugbart Køretøj, som absolut ingen Fremtidsmuligheder havde, samt, at Kommissionen forbeholdt sig Ret til at revidere sine Udtalelser om 2 Aar.

Motorsport i Kina.

Motorsporten i Kina er ifølge „Allg. Automobil Zeitung“ endnu ikke naaet særlig langt i Udvikling.

Dog er Vejene i Omegnen af Shanghaj særdeles gode og de kinesiske Myndigheder lægger ikke som deres danske Kolleger Automobilerne Hindringer i Vejen. Kun indenfor Byen Shanghaj er der en Hastighedsbegrænsning; men da den er sat til 30 miles i Timen, kan den jo ikke virke særlig generende.

Der findes en hel Del Automobiler i Shanghaj, men Politiet lader dem som Regel passe sig selv og det er uhyre sjældent, at en Automobilist bliver „noteret“.

Man anvender ofte indfødte Chauffører, da de har godt Anlæg for Mekanik. Desværre kører de meget ligegyldigt og foraarsager derved hyppigt Ulykker.

Motor-Luftskib-Studie-Selskab.

Den 31. Juli konstitueredes i den „Kejserlige Automobilklub“ i Berlin: „Motor-Luftskib-Studie-Selskabet med begrænset Ansvar“. Selskabet har en Kapital paa en Million Mark. Dets Formaal er Fremme af Tekniken og Anvendelsen af Luftskibe, særlig Motor-Luftskibe.

I Automobil over Hallandsaas!

Toldformaliteter ved den svenske Grænse.

Fra en meget bekendt Automobilist har vi med stor Glæde modtaget følgende interessante Rejsebeskrivelse.

Hr. Ingeniør Schmitto!

Af Hensyn til Sagens Interesse for andre, der eventuelt kunde have Lyst til at foretage en Automobiltur i Sverrig, sender jeg Dem en Beretning om en 4 Dages Tur, som jeg foretog med min Hustru og 3 Døtre paa min 12 HK. Bil.

Vi havde vor Bagage med, d. v. s. Skiftedragt,

Nattøj, Toiletsager og rigeligt Overtøj, 3 Reserveslanger og et Reservedæk.

Kl. 10 havde vi anmeldt at ville komme ombord i Færgen i Helsingør—Helsingborg og startede derfor i god Tid fra min Villa „Mikkelborg“ paa Strandvejen, da vi af Hensyn til Søndagen maatte køre en Mils Omvej ad Kongevejen. Vi havde ikke kørt $^1/_2$ Time, før mit ene Dæk sprang med et Knald, og jeg maatte til at paasætte Reservedækket. Heldigvis var en forbikørende Cyklist saa forekommende at hjælpe mig, saa Arbejdet gik forholdsvis hurtigt, og vi naaede Færgen i sidste Øjeblik uden anden Formalitet end Anmeldelse til Toldvæsenet om, at vi vilde komme tilbage samme Vej.

I Helsingborg derimod gik det ikke saa let; stor var vor Bestyrtelse, da Toldembedsmanden meget beklagede ikke at kunne lade os passere, da

der paa Grund af Søndagen ikke var nogen paa Kontoret i Stockholm, hvorfra der skulde telegrafisk Bemyndigelse til at modtage Tolddepositionen. Bilen maatte blive staaende, jeg maatte ikke engang bruge den i Helsingborg. Mandag Morgen Kl. 10 kunde først følgende Telegram afsendes:

Generaltolddepotet i Stockholm.
Ansøger om Toldklarering imod Deposition.

Ved Tolden blev to Papirer udfærdigede med Angivelse af Vægt og Pris hvorefter Depositionen, 16% af Værdien, blev erlagt paa Toldkontoret. Efter ved Tolden at have forevist Kvittering for det deponerede Beløb og for Telegrammet til Stockholm med Svar betalt, fik jeg min Bil fri. Foruden Depositionen maatte jeg erlægge *6 Kr.* og i Havnepenge *2 Kr.*, d. v. s. lige saa meget som Fragten over Sundet.

Hermed endte imidlertid mine Genvordigheder, og Turen var helt igennem meget vellykket.

Vejene var ikke gode, sandede paa enkelte Steder og dybe Hjulspor andre Steder samt fulde af løse Sten. Disse syntes dog temmelig uskadelige for Gummiringene; værre var enkelte store Sten i Vejbanen navnlig naar de laa imellem Hjulsporene, hvorved de kom temmelig nær Vognens Maskineri, naar Hjulene sank ned i Sporene, der dog almindelig var smallere end Automobilets.

Vi kørte over Engelholm til Båstad over Østre Krarup da denne Vej over Hallandsaas havde de jævneste Stigninger. Turen over Aasen er ganske overordentlig smuk, den fører langs Fossen igennem smuk Skov paa god Vej under jævn Stigning til man naar op paa Ødemarken, hvor Vejene er meget stenede og smalle. Fra Margretetorp og til Østre Krarup gik Vejen hurtig nedefter, hvilket vakte nogen Ængstelse for Hjemturen.

Fra Båstad gjorde vi en Tur over til Kappa Foss c. 4 Mil og saa Laxefiskeriet i meget smukke, klipperige Naturomgivelser, og næste Dag bilede vi ud til Hofhalla ved Pynten af Hallandsaasen, hvor endnu ingen Bil havde kørt; her var Vejene ganske fortrinlige til Hof Kirke, men det maa fraraades større Biler at gaa længere end til den sidste store Gaard i Segelstorp, da Vejene derfra gaar imellem høje Stengærder og er saa smalle, at det er umuligt at vende. Vi saa os nødsaget til at køre helt ud til det Yderste af Klipperne ved Gråthøjarne op ad en saa stejl og stenet Bakke, at vi kun med Besvær fik Bilen op.

Fra Båstad Kl. 11 Fm. ved Margretetorp maatte vi paa Hjemvejen kun en enkelt Gang skubbe bag paa, og Nedturen var henrivende. Efter et Ophold med Bad ved Lindholms Badested var vi snart efter tilbage til Helsingborg, hvor der ingen Vanskelighed var med at faa Depositionen tilbage. Var vi kommet efter Kl. 5, maatte vi have ventet til næste Dag.

Det blev sagt mig, at saafremt jeg havde skrevet god Tid i Forvejen til Toldvæsenet, kunde Sagen være ordnet uden Ophold for mig selv om Søndagen.

Med Hensyn til selve Kørselen, lagdes der mig ikke den ringeste Hindring i Vejen, hverken naar eller hvor vi kørte.

Hestene var langt mere fyrige end vore, men Kuskene kørte næsten altid ind paa Marken, hvortil de mange Overkørseler og meget lave Grøfter gav rig Lejlighed, og dette blev altid gjort saa betids, at vi kun kunde regne med ganske korte Ophold. Bøndernes Høflighed gjorde ogsaa et godt Indtryk, man fik Følelse af, at de forstod at finde sig i det uundgaaelige, og selv efter et ret ængstende Møde kunde man være sikker paa at faa Huen lettet til Hilsen.

Man finder det maaske lidt vel dristigt at foretage en Bjergtur uden Reservedæk. Jeg skal derfor oplyse, at jeg i min Taske havde et Par præparerede Lapper, der gør det muligt at benytte et selv meget stærkt beskadiget Dæk.

I Båstad var jeg saa heldig at finde en Cykle-reparatør, der interesserede sig stærkt for Automobilsporten uden at han dog hyppigt havde Lejlighed til at se disse Køretøjer. Ved Hjælp af en paasyet Læderlap og indvendig paasmurt Cautschukopløsning blev mit Dæk repareret, saa det er som nyt. Slangen, hvori der var sprængt et Hul af Fingers Tykkelse, repareredes ved Hjælp af en Lap med en fremstaaende Prop paa Midten. Lappen anbragtes indvendig i Slangen med Proppen i Hullet, der derefter fyldtes med den seige Cautschukopløsning.

Luftringenes Behandling.

En af de Opgaver, som hyppigst stilles Automobilisten paa hans daglige Køreture, er at aftage og atter paasætte Luftringene, baade Slanger og Dæk.

Enhver, som jævnlig kører i Automobil, har oplevet det mindre morsomme Øjeblik, da et uheldsvarslende Knald forkynder, at en Slange er punkteret eller endog maaske eksploderet. Vognen standses med et Ryk, alle siger ud, Herrerne trækker i Skjorteærmer, de polstrede Sæder stilles op og ned,

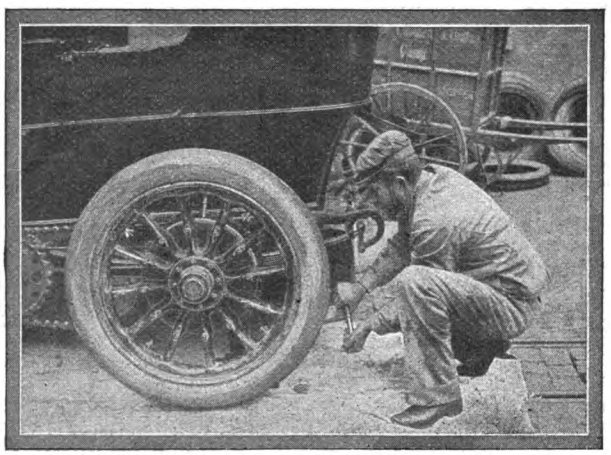


Fig. 1.

Fig. 2.

Magasinernes sammenrodede Virva redes fra hinanden — og Arbejdet begynder.

Det at montere eller demontere et Sæt Pneumatics er naturligvis ikke noget, man kan lære ved at læse sig det til. Det maa læres ad praktisk Vej og i Tidens Løb skal man ogsaa nok faa en vis Grad af Øvelse.

Noget andet er, at en hel Del Automobilister, som til at begynde med ikke har faaet en grundig praktisk Undervisning i Luftringenes Behandling (hvortil hører adskillig gentagne Aftagninger og Paasætninger af Ringe under en kyndig Montørs Vejledning) efterhaanden tilegner sig visse mindre korrekte Greb, som, hvor meget de end er efter „min egen Metode", dog kun sinker og vanskeliggør Arbejdet.

Der gives kun een korrekt Maade at aftage og paasætte Luftringen paa, og i den Tanke, at det vilde interessere vore Læsere at se, hvorvidt deres egen Metode falder sammen med den „korrekte", har vi formaaet „*Continental-Cautchouk- und Guttapercha-Compagni*" i Hannover til at overlade os

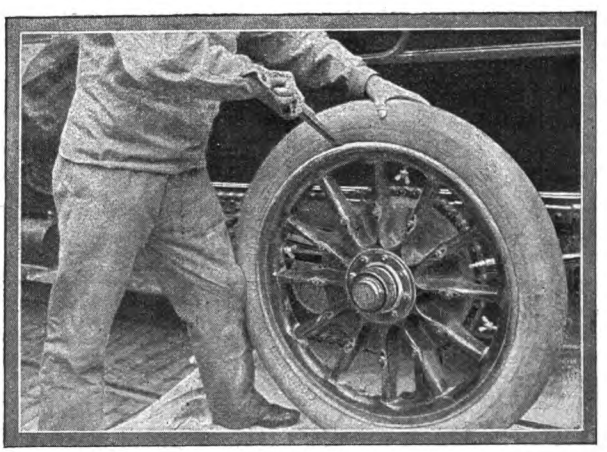


Fig. 3.

en Række Clicheer af Øjebliksfotografier taget fra en korrekt Demontering og Montering.

Vi begynder i Dag med

Udtagning af en Luftslange.

Saasnart man mærker, at en Slange er punkteret — hvad enten det sker pludseligt med et lydeligt Knald eller lidt efter lidt kun mærkbart ved at Vognen løber haardere — maa man øjeblikkelig standse. Kører man blot en ganske kort Strækning uden Luft i Ringen, kan man fuldstændig ødelægge baade Dæk og Slange.

Det første Skridt, man derefter har at gøre for at forberede sig til Slangens Udtagelse, er at hæve Vognen saa meget, at Hjulet med den beskadigede Slange bliver frit drejeligt (Fig. 1). Hertil benytter man en lille Dunkraft, som bedst anbringes under Fjederholderen ved Siden af det paagældende Hjul. Dunkraften saa vel som de øvrige Redskaber, man skal bruge under Reparationer, bør saa vidt muligt

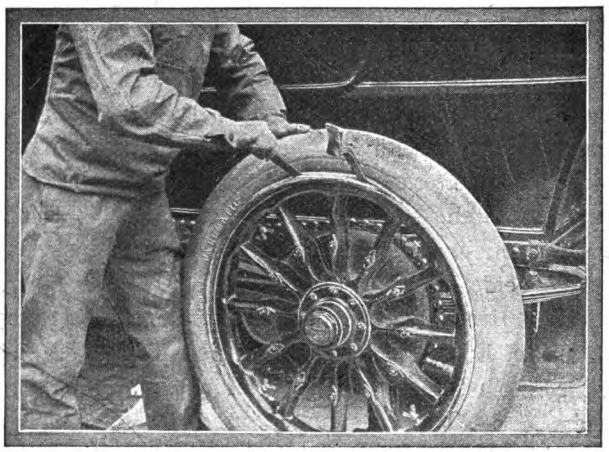


Fig. 4.

ikke være hengemte under Vognens bageste Sæder. Helst skal de opbevares i en Værktøjskasse under Chaufførens Sæde, medens Reserveslanger og Lappematerialer anbringes i en Kurv eller Kasse paa Siden af Vognen. Har man Damer som Passagerer bag i Vognen, er det meget ubehageligt for dem, navnlig om Natten og i sølet Føre at skulle staa ud paa Vejen, medens Ejeren og Chaufføren staar paa Hovedet i alle Magasiner for at lede efter de Ting, der skal bruges.

Naar Vognen er kommen op i passende Højde, saa at Hjulet er blevet frit, løsner man Fløjmøttrikerne paa de tre Dækholdere og aabner Ventilen, saa den sidste Rest af Luft kan slippe ud (Fig. 2). De Smaadele, man tager af Ventilen, maa omhyggelig samles sammen og puttes i Lommen; *paa*

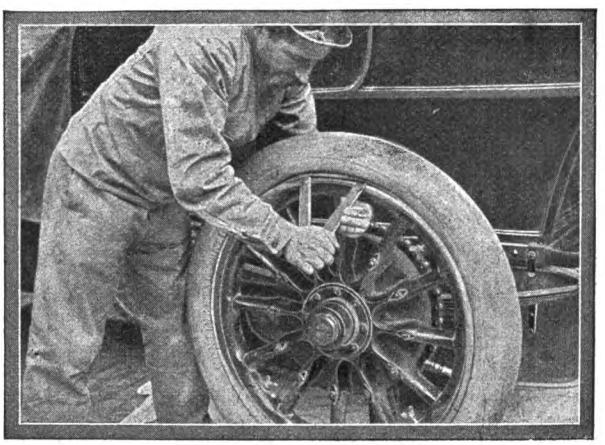


Fig. 5.

Wayne Automobiler
Westfalen Motorcycler
Danica Motorcycler
Transport Motorcycler

H. Chr. Fich

Viktoriagade 10 — Telefon 8642

ingen Maade maa man lægge dem fra sig paa Vejen, ellers kan man bagefter faa Lov til at lede længe uden at finde dem igen.

Dernæst tager man den ene Dækaftager og stikker den ind mellem Vulsten og Fælgen (Fig. 3),

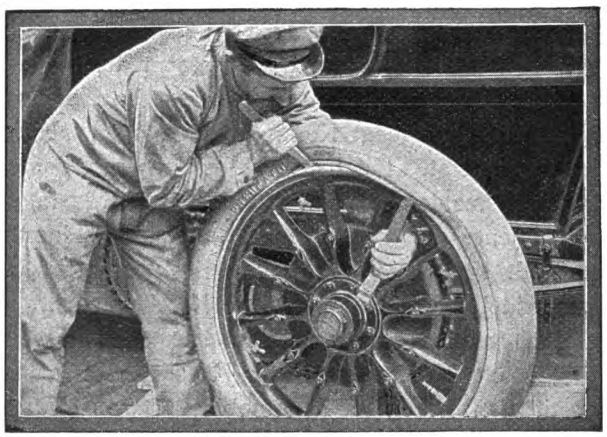


Fig. 6.

idet man med venstre Haand trykker Dækket let bag over.

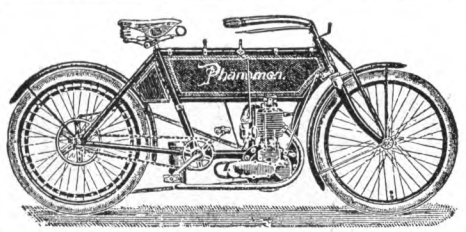
Naar den første Dækaftager er vel anbragt, saa den bliver siddende fast, stikker man paa samme Maade den næste Dækaftager ind mellem Vulst og Fælg, men ikke mere end *ca. 10 cm.* (3 danske Tommer) fra den første (Fig. 4).

Med højre Haand fatter man nu om *begge Dækaftagere paa en Gang* og trykker dem nedad (Fig. 5).

Venstre Haand fører man ind bagfra gennem Hjulet, lader den gribe om den forreste Dækaftager og holder den fast, medens man med højre Haand trækker den anden Dækaftager til sig og derved løfter Vulsten ud af Fælgen (Fig. 6). Man maa passe paa, at den oprindelige Afstand mellem de to Dækaftagere ikke er over de opgivne 10 cm. Er Afstanden betydelig større, opnaar man kun at stramme Vulsten, saa det bliver aldeles umuligt at faa den ud af Fælgen.

Naar man er kommen saa vidt, kan man slippe den første Dækaftager og trækker nu den anden videre til sig, idet man langsomt drejer Hjulet rundt.

Efterhaanden som Arbejdet skrider fremad gør Vulsten mindre og mindre Modstand og tilsidst er den helt fri af Fælgen. Man trækker nu forsigtigt Slangens Ventil ud af Hullet i Fælgen og derefter kan man uden videre Ulejlighed let tage Slangen helt ud af Dækket. — Demonteringen er fuldbragt!



Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

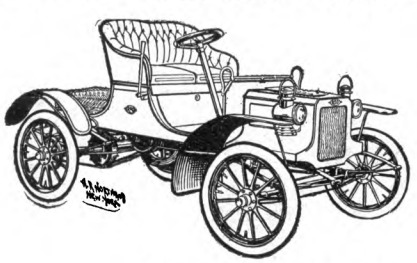
LAGER AF DÆK OG SLANGER

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —

Bedste amerikanske Fabrikat

Generalagenter for Skandinavien:

Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

Hurtig Damp-Vaskemaskinen

„Hafnia"

Bedste og mest besparende Konstruktion.

Uundværlig i enhver Husholdning.

Faas

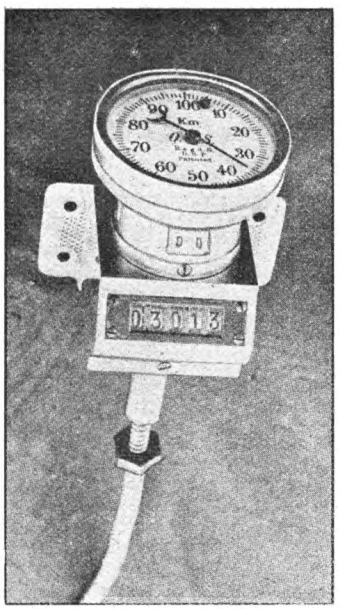
Østerbrogade 6

og

Nørrevold 12.

Konkurrence mellem Vej- og Hastighedsmaalere.

Det er kuriøst nok, hvorledes adskillige Forhold her i Danmark — ligesom i Kina — er det omvendte af de tilsvarende Forhold i alle andre Lande.



Otto Schulze's præmierede Hastighedsmaaler.

Som bekendt blev der til den reviderede danske Automobillovs § 4 føjet den Bestemmelse, at

„Justitsministeriet bemyndiges til at bestemme, at Motorvogne skulle være forsynede med Apparater til at kontrollere Kørselshastigheden."

Hertillands er det saaledes Regering og Myndigheder, som anstrenger sig for at finde et nyt Middel, hvormed de kan holde Motormændene i om mulig endnu strammere Tøjler end, det allerede sker, og yderligere plage og chikanere dem.

I Udlandet gaar man mindst lige saa ivrig paa Jagt efter et brugeligt Kontrolapparat, men her er det saa pudsigt, at det er Automobilisterne, som i Hastighedsmaalerne søger at finde et Værge imod Politibetjente og de bekendte „uvillige Vidners" saa godt som altid overdrevne Beskyldninger for Overskridelse af den lovbefalede Kørehastighed.

Den franske Automobilklub har derfor i Aar afholdt en Konkurrence for Hastighedsmaalere, hvortil den bekendte Automobilist Baron *Henri Rothschild* havde skænket et kontant Præmiebeløb af 1000 Frcs.

Denne Konkurrence fandt ret stor Tilslutning, idet der anmeldtes 12 forskellige Hastighedsmaalere, men Resultatet viste, at, om end enkelte af de prøvede Apparater var i Stand til at give nogenlunde paalidelige Oplysninger om de opnaaede Hastigheder, man dog endnu er langt at have fremstillet en Hastighedsmaaler, der arbejder saa nøjagtigt, at dens Angivelser kan benyttes som Grundlag for en retslig Afgørelse.

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5". Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

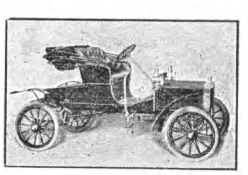
Helsingørs Automobil-Forretning,

Ingeniør V. Nielsen.

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i høieste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.



Ringe Benzinforbrug.

Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

Af de anmeldte 12 Apparater gennemgik kun de 5 alle Prøver paa Laboratoriet og paa Landevejen.

Af de 5 gennemprøvede blev to kasserede, dels fordi deres Angivelser ikke var hurtige nok, dels fordi Apparaterne ikke var tilstrækkelig beskyttede mod Støv under Kørselen.

De tre resterende blev præmierede saaledes at

Nr. 1, fremstillet af *Otto Schulze,* fik en Førstepræmie paa 500 Frcs., medens

Nr. 2, fremstillet af *Covey Engeneering Co.* og

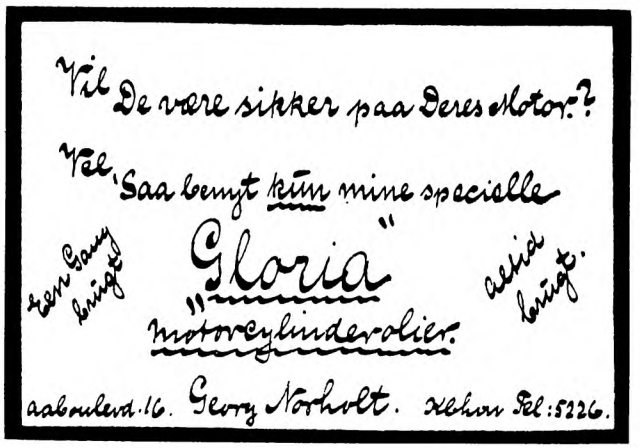
Nr. 3, fremstillet af *Kraus*, fik de øvrige 500 Frcs. til lige Deling.

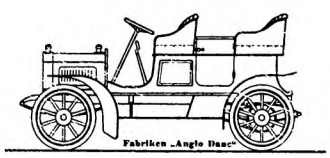
Otto Schulze's Hastighedsmaaler arbejder efter det magnetiske Rotationsprincip, som blev opdaget af *Arago* i 1824. Naar man sætter en Magnet i Rotation foran en om en Aksel frit drejelig Metalskive, saa opstaar der i Skiven de saakaldte Foucault'ske Strømme, som søger at dreje den i samme Retning som Magneten, det vil sige: i Forhold til Magneten forbliver Skiven ubevægelig, deres indbyrdes Stilling bliver uforandret. Naar man nu hindrer Skivens Rotationsbevægelse ved Hjælp af en Spiralfjeder, bliver denne spændt saa længe, indtil Spændingen ophæver den roterende Magnets Kraftvirkning. Nu er den paa Metalskiven udøvede Rotationskraft inden for ret vide Grænser proportional med Skivens Vinkelhastighed og Udslaget af Hastighedsmaalerens Naal, som er i Forbindelse med Spiralfjedren, vil altsaa afhænge af den øjeblikkelige Kørehastighed. Ifølge den officielle Rapport fungerede dette Apparat normalt med en i det praktiske Liv tilstrækkelig Nøjagtighed; kun blev det forholdsvis stærkt paavirket af Temperaturforandringerne, som gav en Fejl af $4{,}_3\,\%$ for 10^0 Celcius Temperaturvariation.

De to andre præmierede Apparater arbejdede efter mekaniske Principper ved Tandhjul og Urværk. Deres Angivelser var mindre nøjagtige, de kom let i Uorden og deres Anskaffelsespris var høj. Af disse Grunde maatte de dele den anden Pris.

Motorcykle,

vundet i „Motor"s Præmiekonkurrence, kan købes. Henvendelse til Telefon Østerbro 815. Ohlsensgade 14, Ø.





Vor Motor- og Gearkonstruktion har ved lang Tids daglig Drift vist en enestaaende Paalidelighed og Soliditet. Vi bor her! og kan saaledes yde vore Kunder en virkelig Garanti.

Alle Oplysninger faas paa Forlangende.

Fabriken „ANGLO DANE"

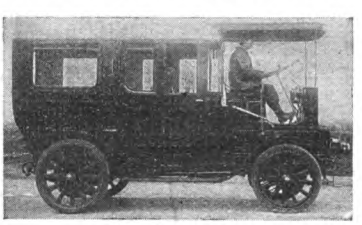
Roskildevej 39 — København F.

Dansk Automobilselskab

24 HK.

Turist-Automobil.

12000 Kr.



11 Personer.

Ringe Benzinforbrug.

12000 Kr.

Automobiler til større og mindre Selskaber **udlejes** efter fast Takst. Forskellige Typer. Automobiler anvises til Salg.

Telefon 9879 & 17740 x.

Børsgade 8. — København K.

Læderdækket Houben,

der er bekendt som et af de bedste Antiglidedæk, har fornylig modtaget en udmærket Anerkendelse af Præsidenten for den franske Automobilklub *Baron de Zuylen.*

Sammen med en Ven befinder Baronen sig for Tiden paa en lang Turisttur gennem det sydøstlige Europa, og han har nu fra *Czernowitz* i Rumænien sendt følgende Telegram:

„Vi er i Rumænien. Efter at have kørt over 2800 Kilometer, er vore Læderdæk „Houben" endnu ganske fortræffelige. Bedste Lykønskninger og Hilsner".

Antiglidedækkene er for saa vidt noget nyt og det er ikke alle, som ved, hvorledes de skal behandles. De bedste Anvisninger kan sammenfattes under følgende fire Punkter:

1. Antiglideringen maa være *meget haardt* pumpet.

2. Man maa undgaa *pludselig* og *voldsom* Bremsning, som er Hovedgrunden til altfor tidlig Opslidning. Friktionen paa Vejen er selvfølgelig meget større ved Antiglidedækkene end ved de almindelige glatte Dæk.

3. Naar en Ring punkterer, maa man øjeblikkelig standse og reparere.

At køre blot et *ganske kort Stykke* uden Luft i Ringen er tilstrækkelig til *fuldstændigt* at ødelægge Antiglidedækket.

4. Det er af største Betydning for Antiglidedækkets Holdbarhed at anvende Luftringe, hvis Dimensioner staar i *rigtigt Forhold til Vognens Vægt og Motorens Antal HK.*

En interessant Statistik over Automobiltrafiken i London

findes i det engelske „Autocar".

Ifjor den 29. Juni blev der paa Putney-Broen foretaget en Optælling af de Automobiler, som i Løbet af 12 Timer passerede Broen i begge Retninger. Putney-Broen ligger ikke i Citys mest trafikerede Kvarter, men langt udenfor i det yderste sydvestlige Hjørne af Staden. Dog er Automobiltrafiken meget livlig paa dette Sted.

Det mejsommelige Arbejde blev gentaget iaar den 8. Juli under omtrent de samme Vejrforhold.

De karakteristiske Tal fra disse to Optællinger giver det tydeligste Billede af Automobiltrafikens enorme Tilvækst i London.

I Tiden fra Kl. 9 Morgen til Kl. 9 Aften passeredes Putney-Broen ifjor af 361 og iaar af 506 Privatautomobiler (Tilvækst 145 eller 40 %). For Automobilomnibusserne findes ingen Tal fra ifjor, da der dengang ikke var aabnet nogen Linie med Automobildrift. Iaar passerede der i de 12 Timer ikke mindre end 805 Automobilomnibusser.

Betydelig mindre har Antallet af Motorcykler været, nemlig 134 iaar mod 93 ifjor.

Særlig betegnende for Motorvognenes praktiske Anvendelse er Antallet af Automobil-Lastvogne: 1445 iaar mod 454 ifjor, altsaa en Tilvækst af 991 Stk. eller 218 %.

Tallet af hesteforspændte Vogne var sidste Aar 715, iaar 609. Hertil kommer endnu Heste-Omnibusserne med 1613 ifjor og 1222 iaar, saavel som hesteforspændte Lastvogne 48 ifjor og 58 iaar.

Antallet af Cykler, som skal trækkes over Broen, faldt fra 5920 i 1905 til 4879 i 1906.

Særlig paafaldende er Formindskelsen af Antallet af Ryttere. Ifjor passerede der 8296, iaar kun 6768.

Disse Tal taler et tydeligt Sprog. De viser, hvorledes Automobilismen i Stormskridt trænger sig frem, tiltrods for al den ubeføjede Modstand, man i Kampens forblindende Hede sætter imod den.

WOLVERINE
Baade-Motorer
fra 3 HK. til 200 HK.
Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med
Petroleum
som med Gasoline.
Elektrisk Tænding
Øjeblikkelig Igangsættelse.
Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne **renlige** og **paalidelige.** Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende
WOLVERINE MOTOR WORKS
VED **H. JACOBSEN**
VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.
Telefon Nr. 3377. Telegram-Adr.: „Wolverine".

Aktieselskabet
Skandinavisk Gummi-Compagni
Odense.
Danmarks eneste Fabrik for Gummi-Confektion til Damer og Herrer, samt Fabrik for alt Gummi passende til Automobil-, Cycle- og teknisk Brug.
Guldmedaille i Holland 1892